

1/2021

thurgau mobil

Das Thurgauer ÖV-Magazin
thurgaumobil.tg.ch

Natur am Zug

Gleise vernetzen Tiere und Pflanzen.
Die SBB-Biologin Karin Glaser hilft
mancherorts nach. Seite 4





Gewinnen Sie Kurzferien in Interlaken für 2!

Wettbewerb

So machen Sie mit:

Drei Antworten über das Kontaktformular im Internet eingeben und absenden (thurgaumobil.tg.ch/wettbewerb). Oder Postkarte mit den **drei Antworten** sowie **Name und Adresse** an: Kanton Thurgau, Öffentlicher Verkehr, 8510 Frauenfeld. Einsendeschluss ist der 30. Juni 2021. **Tipp:** Die Antworten finden sich in dieser Ausgabe von «thurgaumobil». Viel Spass bei der Lektüre.

- 1) Welche Tiere «mähen» mancherorts die Gleisböschungen?
 Kühe Schafe Ziegen
- 2) Welchen Beruf hat Schiffsführer Martin Singer einst gelernt?
 Rettungsschwimmer Sanitär Schreiner
- 3) Welche Stadt ist Etappenort der Grand Train Tour?
 Bern Genf Montreux

Unter den richtigen Einsendungen werden folgende Preise verlost:

1. Preis 2 Übernachtungen für 2 Personen im Hotel Interlaken in Interlaken, inkl. Bahnfahrt im Wert von **852 Franken**
- 2.–4. Preis je 1 Halbtax für 1 Jahr und 1 SBB-Tageskarte (2. Klasse) im Wert von **260 Franken**
- 5.–9. Preis je 1 Cruise Deluxe-Gutschein für 2 Personen der Schweizerischen Bodenseeschiffahrt im Wert von **130 Franken**
- 10.–15. Preis je 1 Bodensee Ticket Tageskarte für Kleingruppen, Zonen Ost und West im Wert von **63 Franken**
- 16.–20. Preis je 1 Brettspiel «Schiff ahoi!» im Wert von **31 Franken**



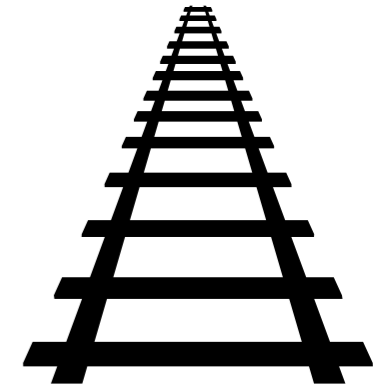
gedruckt in der schweiz

Impressum: Herausgeber Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr, 8510 Frauenfeld, und Transportunternehmen des Kantons Thurgau Realisation salcom.biz Public Relations, Bischofszell Redaktion Reto Ebnöther, Erika Egger, Pius Graf, Priska Hofmann, Martin Jakob, Hans Koller, Urs Peita, Cyrill Rüegger, Roman Salzmann, Robert Scherzinger, Stefan Thalman, Martin Troll, Daniela Nafzger, Urs Zingg; Susanna Entress (Layout), Otto Kohler (Infografiken) Korrektorat Brigitte Ackermann Druck Bodan AG, Kreuzlingen, Papier FSC-Mix Auflage 140 000 Exemplare Bildnachweis Raffael Soppelsa (S. 1, 6, 7, 11, 15), Patrick Angst (S. 5), Adrian Koch (S. 8, 9), Thurgau Tourismus (S. 12 oben), Grand Train Tour of Switzerland (S. 12/13), pixabay.com (S. 14), Kaden & Partner AG (S. 16), übrige Fotos/Illustrationen zVg. Kontakte Transportunternehmen auf thurgaumobil.tg.ch



40. Geburtstag

Seit 1981 ist der Stadtbus Frauenfeld unterwegs. Im ersten Jahr transportierten die fünf Busse 470 000 Passagiere. Heute besteht die Flotte aus 13 Fahrzeugen. Davon zwei mit Hybridantrieb. Die Passagierzahl hat sich mehr als verfünffacht – auf 2.5 Millionen.



1280

Kilometer Gleise

Auf dieser Strecke schlängelt sich die Grand Train Tour of Switzerland durch die Schweiz.

Seite 12



25

Prozent und mehr

Ab 60 Minuten Verspätung gibt es neuerdings einen Teil des Ticketpreises zurück.

Seite 15

3 Fragen



Remo Rey, Geschäftsführer Schiffahrt Untersee und Rhein (URh).

«Spielerisch eingestimmt»

Die URh hat das Brettspiel «Schiff ahoi!» herausgebracht. Was steckt dahinter?

Unsere Passagiere sollen die schönste Stromfahrt Europas nicht nur vor Ort erleben. Zuhause lernen sie unsere Region durch Wissensfragen noch besser kennen. Für uns ein Glücksfall: Das Spiel konnten wir genau im Lockdown ausliefern und die Schiffsfreunde auf ihre nächste Reise einstimmen.

Wie möchten Sie die Leute nun so schnell wie möglich wieder aufs Wasser bringen?

Bekannt sind die Strecken-Highlights: mystischer Seerhein, Blick in die Hegauer Vulkanlandschaft, amazonas-artiger Hochrhein. Mit neuen Angebo-

ten überraschen wir: zum Beispiel auf der Vogelschau-Fahrt unter kundiger Leitung des Thurgauer Vogelschutzes oder mit dem Strick-Schiff ab Kreuzlingen.

Sie sind Vollblut-Touristiker, haben die Welt bereist. Wie hat Sie der beschauliche Thurgau «gepackt»?

Fast alle meine Verwandten leben im Thurgau, viele Ferientage habe ich als Kind hier verbracht. Ich bin begeistert von der Landschaft und den kreativen Machern im Thurgau. Besonders schön ist natürlich die Untersee-Region. Dort verschmelzen die Grenzen und mit der Napoleon-Geschichte ist es wahrlich die kaiserliche Ecke des Thurgaus.

Die Natur kommt zum Zug

CYRILL RÜEGGER Kein anderes Land verfügt über ein so dichtes Schienennetz wie die Schweiz. Die Gleise durchschneiden Wälder und Wiesen. Gleichzeitig vernetzen sie einzigartige Lebensräume. Häufig ist etwas Nachhilfe gefragt, damit sich die Natur an der Bahnlinie entfalten kann.

Kleine, flinke Gestalten huschen um den ehemaligen Güterschuppen am Bahnhof Felben-Wellhausen: Die Frühlingssonne hat Dutzende Mauereidechsen geweckt, die in den alten Steinmauern und Holzbalken den Winter verbracht haben. Einige Hundert Meter weiter soll bald auch eine seltenere Art ein neues Zuhause finden: die Zauneidechse. Zu diesem Zweck hat die SBB auf einer ehemaligen Installationsfläche eines SBB-Bauvorhabens eine rund 1000 Quadratmeter grosse Magerwiese mit verschiedenen Asthaufen, Holzbeigen und Strauchgruppen angelegt. «Solche strukturreichen Lebensräume mit Totholz und Altgras sind ideal für die Zauneidechse», erklärt Karin Glaser. Der Standort direkt an den Gleisen sei dabei kein Hindernis. Im Gegenteil: «Hier ist der menschliche Einfluss gering, die Tiere sind ungestört.»

Gleise vernetzen Mensch und Tier

Karin Glaser ist eine von vielen Umweltverantwortlichen bei der SBB. Sie achtet darauf, dass auf den Baustellen die Vorgaben aus der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzgebung eingehalten werden. Daneben realisiert die 58-jährige Biologin mit ihrem Team sogenannte ökologische Ersatzmassnahmen: extra angelegte, naturnahe Lebensräume, die andernorts aufgrund der Bautätigkeit der SBB verloren gehen. Die SBB ist nach dem Bund die zweitgrösste Landeignerin der Schweiz. Allein die Gleise schlängeln sich auf einer Strecke von mehr als 3000 Kilometern quer durch die Schweiz: Es ist das dichteste Schienennetz der Welt. Die Gleise verbinden Menschen und Ortschaften. «Aber auch für Tiere und Pflanzen sind sie eine wichtige Vernetzungsmöglichkeit», betont Karin Hilfiker, Fachexpertin Natur bei der SBB. Was im ersten Moment paradox klingt, leuchtet bei genauerer Betrachtung durchaus ein: Die

«Sogar Schafe kommen als natürliche Rasenmäher zum Einsatz.»

Gleise mit den bewachsenen Böschungen seien nämlich grüne Korridore in einer oftmals von landwirtschaftlichen Flächen geprägten Landschaft. Die 45-jährige ausgebildete Forstingenieurin verantwortet zusammen mit zwei Kolleginnen das Anlagenmanagement der Grün- und Gehölzflächen entlang der Gleise sowie die Bekämpfung der Vegetation im Schotter. Die Pflege von Böschungen und Schotterbett sei zwingend nötig. «Da geht es vor allem um die Sicherheit: Pflanzen sollen nicht in die Gleise hineinwachsen, Signale bedecken oder Fahrleitungen stören», sagt Hilfiker. Für diesen Unterhalt werden jährlich 25 bis 30 Millionen Franken ausgegeben.

Näher an der Natur

Einmal pro Jahr mäht die SBB sämtliche Grünflächen entlang der Bahnlinien. Hecken, Waldränder und Wälder werden je nach Nähe zur Bahnlinie unterschiedlich häufig und intensiv gepflegt. In den letzten Jahren sei dabei die Biodiversität verstärkt in den Fokus gerückt, betont Karin Hilfiker. So werde das Schnittgut auf immer mehr Streckenabschnitten abtransportiert, damit Magerwiesen entstehen können und die Artenvielfalt steigt. «Auf einigen Böschungen in der Inner-schweiz kommen sogar Schafe als natürliche Rasenmäher zum Einsatz», merkt Hilfiker an. Sie und ihre Kolleginnen seien nach wie vor gefordert, Sensibilisierungsarbeit zu leisten. Zusammen mit schweizweit 28 Streckenabschnittsverantwortlichen stellen sie sicher, dass die Grünflächen durch Drittunternehmer entlang der Gleise gepflegt sind. Über

das digitale Informationssystem Vegetation geben sie vor, welche Unterhaltsarbeiten auf welchen Streckenabschnitten wie gemacht werden müssen. So könne auch den speziellen Anforderungen an die Biodiversität Rechnung getragen werden. Die Arbeiten würden stichprobenartig überprüft. Eine Heraus-

Sie schätzen die Nähe zum Gleis

Schotterbett und Gleisböschungen sind per se ein wichtiger Lebens- und Vernetzungsraum für Tiere und Pflanzen. Daneben schaffen die SBB Nischen für seltene Arten. Manchmal an unerwarteten Orten.

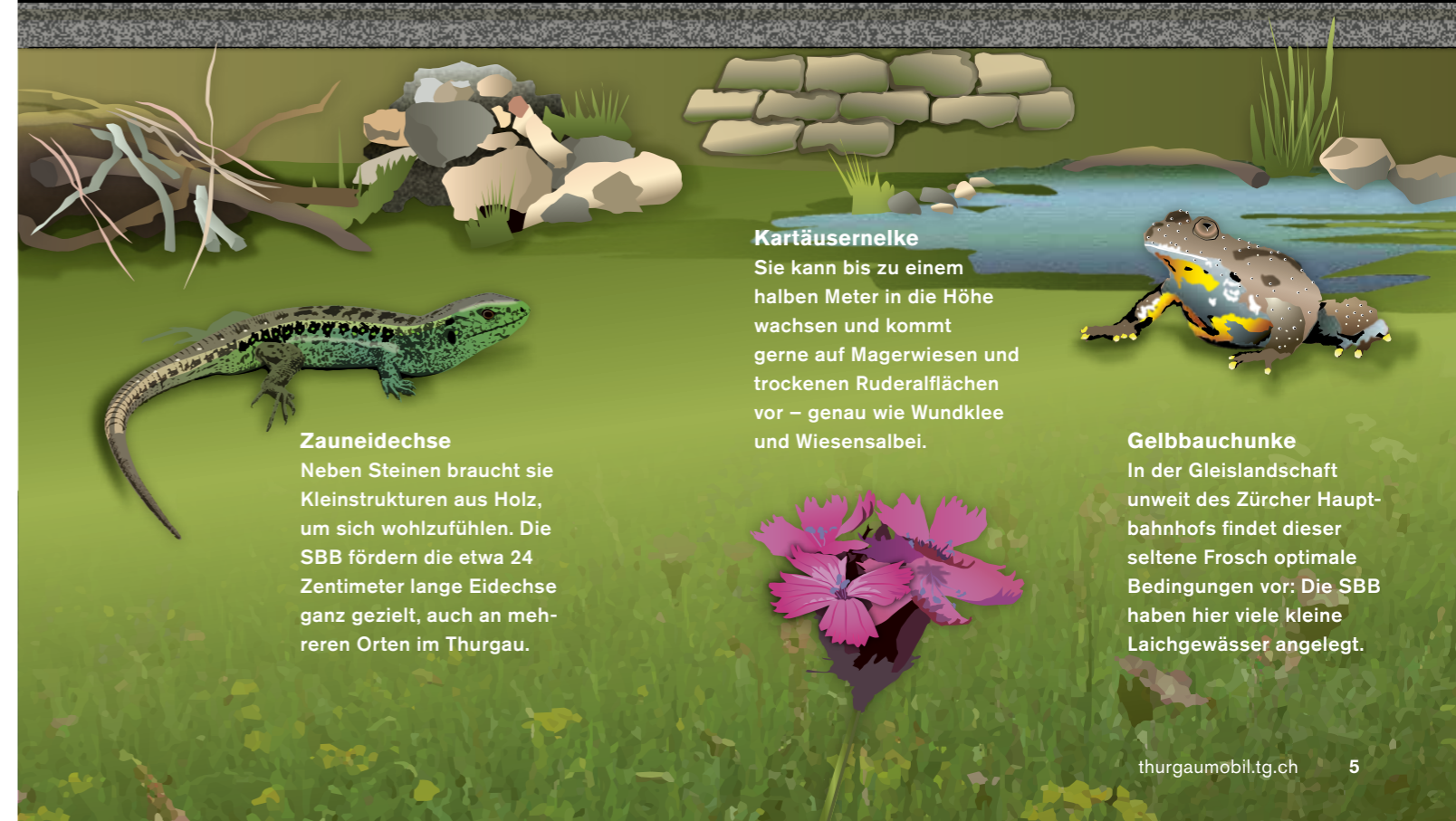
Schachbrettfalter

Der schwarz-weiss gemusterte Schmetterling bevorzugt Magerwiesen auf kalkigem Boden. Durch nachhaltige Pflege entstehen immer mehr dieser Wiesen im Böschungsbereich.



Wildbiene

Auf dem Dach der SBB-Logistikhalle in Oberwinterthur wachsen rund 60 Pflanzenarten. Zusammen mit Nisthilfen aus Altholz sind sie die ideale Lebensgrundlage für Wildbienen.



Kartäusernelke

Sie kann bis zu einem halben Meter in die Höhe wachsen und kommt gerne auf Magerwiesen und trockenen Ruderalflächen vor – genau wie Wundklee und Wiesensalbei.

Zauneidechse

Neben Steinen braucht sie Kleinstrukturen aus Holz, um sich wohlfühlen. Die SBB fördern die etwa 24 Zentimeter lange Eidechse ganz gezielt, auch an mehreren Orten im Thurgau.

Gelbbauchunke

In der Gleislandschaft unweit des Zürcher Hauptbahnhofs findet dieser seltene Frosch optimale Bedingungen vor: Die SBB haben hier viele kleine Laichgewässer angelegt.



SBB-Biologin Karin Glaser untersucht auf der Naturfläche unweit des Bahnhofs Felben-Wellhausen einen Asthaufen. Dieser bietet Reptilien wie der Zauneidechse und der Ringelnatter Unterschlupf.

forderung sei, dass der SBB lediglich ein wenige Meter breiter Streifen entlang der Bahnlinie gehöre. Alle Unterhaltsarbeiten, die darüber hinaus reichen, müssen mit den Landbesitzern abgestimmt werden.

Heisswasser statt Pflanzengift

Ein ambitioniertes Ziel hat sich die SBB beim Unterhalt des Schotterbetts gesetzt: Sie will ab 2025 komplett auf den Einsatz des umstrittenen Pflanzengifts Glyphosat verzichten. Stattdessen sollen Pflanzen im Schotterbett, welche die Sicherheit des Zugverkehrs beeinträchtigen, mit naturschonenderen Verfahren vernichtet werden. Eine Möglichkeit seien Heisswasserspritzfahrzeuge, die aktuell durch das Projektteam «No Herbie» getestet werden, erklärt Karin Hilfiker. Die Fahrzeuge verfügen über einen Sensor, mit dem das Heisswasser ganz gezielt eingesetzt werden kann. Damit wäre die SBB auch im internationalen Vergleich eine Zuglänge voraus.

Tierlaute sollen Wild vertreiben

Bei allen Fortschritten in der nachhaltigen Grünflächenpflege lässt sich nicht von der Hand weisen, dass Gleise Lebensräume zerschneiden und der Zugverkehr gerade für grössere Wildtiere eine Gefahr darstellt. Das gilt auch für die Ostschweiz mit ihren zerstückelten Waldgebieten. Zu grösseren Wildtierunfällen komme es glücklicherweise selten, sagt Hilfiker. Trotzdem startet die SBB gemeinsam mit der Südostbahn demnächst Tests für ein neuartiges System, um Wildtiere vor einem herannahenden Zug zu warnen. Bislang sind Systeme im Einsatz, die auf die Scheinwerfer der Züge reagieren und dann ein Alarmsignal abspielen. «Sie werden aber teilweise vom Sonnenlicht ausgelöst und zudem gewöhnen sich

die Tiere an den Signalton», erörtert Karin Hilfiker. Beim neuen System reagiert ein Sensor am Gleis auf den vorbeifahrenden Zug. Als Warnung erklingt eine abschreckende Kombination aus Tierlauten. Den Tieren werden zudem Alternativen zur Gleisüberquerung angeboten: In den nächsten Jahren sollen in der ganzen Schweiz weitere Wildunterführungen entstehen – insbesondere dort, wo die Bahnlinien entlang von Autobahnen verlaufen. Diese seien für die Tiere ohnehin ein deutlich grösseres Hindernis. Auch wenn also noch einiges zu tun ist, lässt sich festhalten: Die Natur kommt immer mehr zum Zug.

Weitere Eindrücke auf thurgamobil.tg.ch



Mauereidechsen nehmen ein Sonnenbad am Bahnhof Felben-Wellhausen.



Markus Bürgisser ist stolz auf die vielfältige Naturfläche, die beim Bahnhof Steinebrunn entstanden ist.

«Das Schnittgut sollte weg»

CYRILL RÜEGGER Als Geschäftsführer von Pro Natura Thurgau macht sich Markus Bürgisser für die Natur stark. Entlang der Gleise sieht er riesiges Potenzial.

Herr Bürgisser, welche Tiere leben an den Thurgauer Gleisen?

Als Kinder wussten wir: An der Bahnlinie gibt es Eidechsen. Heute sind sie seltener geworden. Das Gleisumfeld ist aber nach wie vor attraktiv für Reptilien wie die Zauneidechse. Im trockenen Schotterbett kann sie sich aufwärmen und in den möglichst vielfältig bewachsenen Böschungen findet sie Nahrung in Form von Insekten. Je nach Vegetation leben unzählige weitere Lebewesen an der Bahnlinie – so zum Beispiel die Goldammer oder das Wiesel.

Was steckt sonst noch für Potenzial im Schotterbett und in den Böschungen?

Die Gleise vernetzen Lebensräume. Es gibt vielerorts kleine Biotope wie Teiche und Moore, die zahlreiche Lebewesen beherbergen, aber untereinander nicht verbunden sind. Bei den Gleisen ist das anders: Einerseits

verknüpfen sie solche Naturoasen und andererseits stellen sie selber einen weitverzweigten Lebensraum dar – sofern sie richtig unterhalten werden.

Wie sieht die richtige Pflege aus?

Am wichtigsten ist, dass nach dem Mähen der Böschungen das Schnittgut abtransportiert wird. Ansonsten kommt es zur Verfettung der Wiesen. Das beeinträchtigt insbesondere das Wachstum von einheimischen Arten. Wenn das Schnittgut entfernt wird, können hingegen artenreiche Magerwiesen entstehen. Die Blumen locken Wildbienen, Schmetterlinge und viele andere Insekten an.

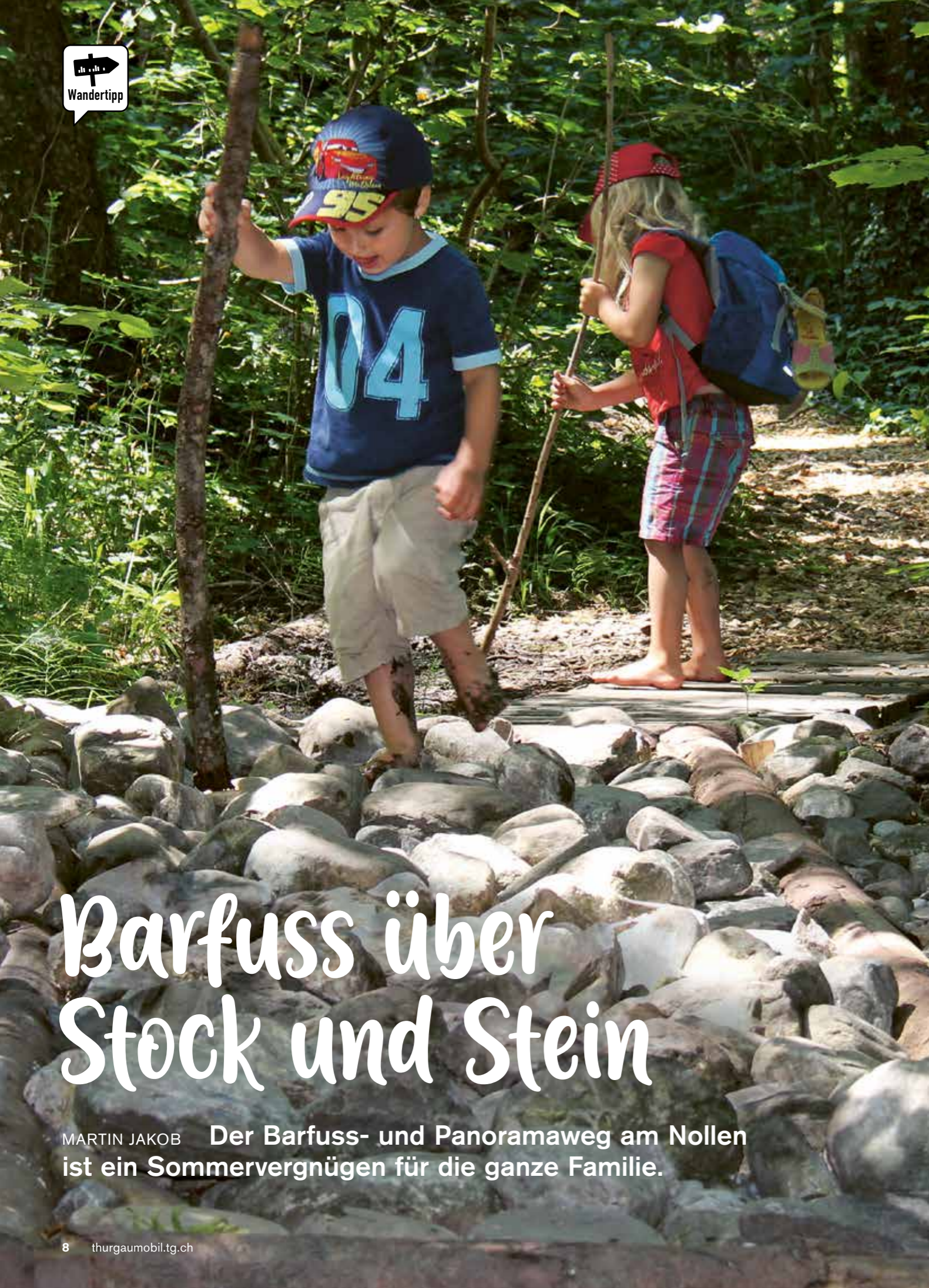
Inwiefern beteiligt sich Pro Natura Thurgau daran, die Gleise als Lebensraum aufzuwerten?

Kürzlich haben wir an einem Renaturierungsprojekt am Bahnhof Steinebrunn mitgewirkt: Die Südostbahn (SOB)

hat ein Industriegleis zurückgebaut und stattdessen eine 800 Quadratmeter grosse Naturfläche mit Hecken, Wildblumen, Feuchtstellen und Natursteinmauern angelegt. Wir konnten die SOB beraten und eine Informationstafel aufstellen, um die Menschen vor Ort zu sensibilisieren. Es würde uns freuen, an weiteren Renaturierungen im Gleisumfeld mitzuwirken. Das Potenzial ist riesig.

Markus Bürgisser

ist seit 1999 Geschäftsführer der Naturschutzorganisation Pro Natura Thurgau, die im ganzen Kanton rund 60 Schutzgebiete betreut. Daneben betreibt sie Aufklärungsarbeit und engagiert sich politisch. Der 55-jährige Familienvater von zwei erwachsenen Kindern wohnt in Bischofszell.



Barfuss über Stock und Stein

MARTIN JAKOB Der Barfuss- und Panoramaweg am Nollen ist ein Sommerversnügen für die ganze Familie.

Alle Wandertipps auf thurgaumobil.tg.ch

Rundwanderung am Nollen

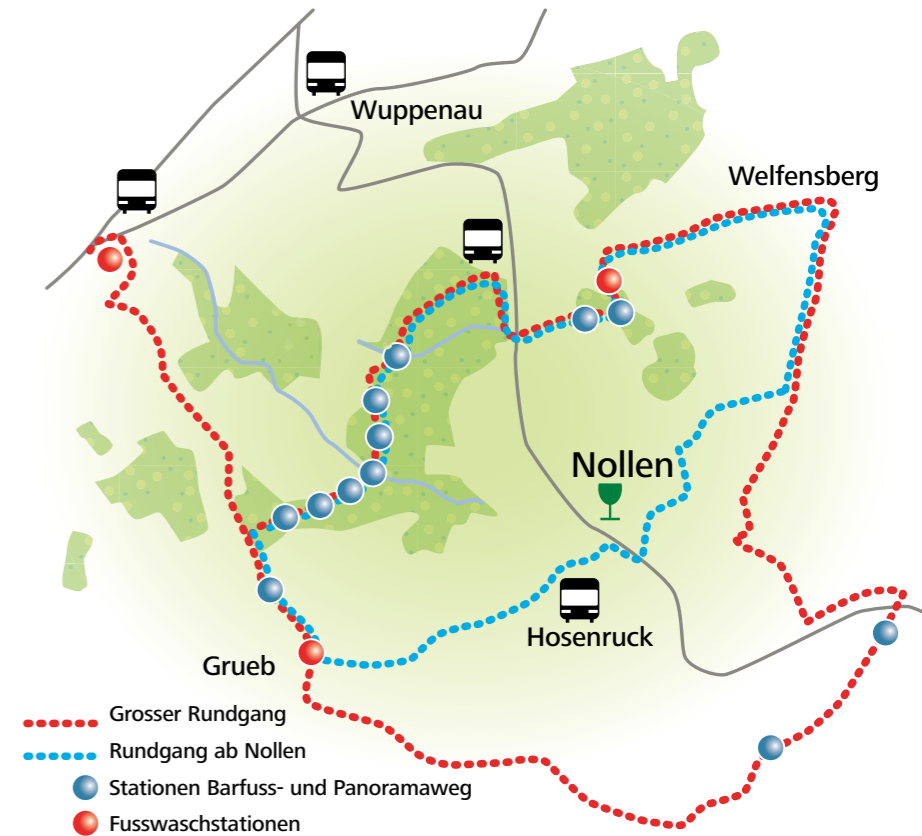
Rundweg ab Wuppenau oder Hosenruck, 4 bis 7 km, je nach Route. Barfussweg mit Fusswaschstationen an den Ausgangs- und Endpunkten.

Reine Wanderzeit 1 bis 2 Stunden

An-/Rückreise Buslinie 722 ab Wil oder Weinfeldern

Verbindung Mo bis Sa stündlich, sonntags zweistündlich

barfussweg.waldverein.ch



Da heisst es immer, die Heizelmännchen seien bloss Sagengestalten. Wer das behauptet, kennt den Waldverein Wuppenau nicht. Seit 25 Jahren wirken dessen rund 50 Mitglieder – Männlein und Weiblein! – fleissig, flink und kostenlos als Wuppenauer Waldpfleger, betreuen Nistkästen, ein Weiherbiotop und arbeiten im eigenen kleinen Rebberg. Ausserdem halten die Leute vom Waldverein den Barfuss- und Panoramaweg am Nollen in Schuss: eine Familienattraktion, die rund um die «Rigi der Ostschweiz» führt und zwischen April und Oktober jeweils über 10 000 Besucherinnen und Besucher anlockt. Als im vergangenen Jahr viele Familien auf Auslandsferien verzichteten, war die Besu-

Barfuss laufen lässt uns spüren, was unsere Füsse, eingesperrt in Schuhe, alles verpassen.

cherzahl besonders hoch. «Da waren es wohl rund 15 000 Personen», schätzt Vereinsinitiant und -präsident Hanspeter Gantenbein.

Ohne Schuh spürst du's im Nu

Doch keine Angst: Niemand wartet vor Betreten des Barfusswegs, als ob er am Skilift stünde (einen Skilift gibt es am Hang Richtung Wuppenau hinunter übrigens auch). Denn die Natur am Nollen ist grosszügig angelegt. In Schuhen

reist man an, und je nachdem, wo man zum Rundgang startet, zieht man sie aus, um einmal richtig Boden unter den Füssen zu spüren. Das Hauptstück des Barfusswegs liegt im Waldstreifen zwischen Wuppenau und Nollen, der von zwei Bächlein durchflossen wird: Da stapfen die Füsse nicht nur über Stock und Stein, über hölzerne Planken, Wurzelstöcke und Tannzapfenwannen, sondern auch über Moos und Moor, durch Rinnsale und Pfützen. Bald weiss man wieder, weshalb der Fuss als Sinnesorgan gilt!

Zu verdanken ist der Barfussweg der Initiative von Vorstandsmitglied Monica Dotzauer. Seit dessen Eröffnung 2008 bessert sie jedes Jahr in der Zwischen-saison zusammen mit Helferinnen und



Wegpflege: Fleissiger Waldverein.



Moor: Mit der Mütze durch die Pfütze.



Station Gloggehuus: Du heiterer Bimbam.

Helfern die Wege aus und sorgt dafür, dass die verschiedenen Stationen aktuell beschildert und funktionstüchtig sind. Denn entlang der Route heitern auch verschiedene Klangspiele das Gemüt auf – von den metallenen Klangröhren über die Steinklangharfe bis zum «Gloggehuus».

Der anhaltende Erfolg zeigt, dass die Einrichtung des Barfusswegs am Nollen keineswegs eine Schnapsidee war. Wenn schon, dann eher eine Bieridee: Am Barfussweg nämlich haben Karin und Brian Patton ihre ersten Versuche im Bierbrauen unternommen. Mittlerweile hat sich daraus eine erfolgreiche Kleinbrauerei entwickelt, die im benachbarten Schönholzerswilen zu Hause ist. Ach, wie sie heisst? «Barfuss Brauerei» natürlich (barfuss-brauerei.ch).

Vom Wald ins «Luegisland»

Während der Barfussweg im waldigen Abschnitt des Rundwegs um den Nollen die feinen Sinnesnerven an den Füssen weckt und beschäftigt, bekommt im Abschnitt ab Welfensberg das Auge jede Menge zu tun. Jetzt ist Panorama angesagt! Die Route führt im Halbkreis an Hosenruck vorbei zunächst Richtung Süden, dreht dann beim malerischen Weiler Waldwis gegen Westen und führt schliesslich hinauf zum Nollen. So



Hotel Restaurant Nollen – fein und familiär

So muss ein Ausflugsrestaurant sein: Die gute Küche erfreut Feinschmecker, die gedeckte und bei Bedarf witterungsgeschützte Terrasse lässt den Blick zum Alpenpanorama schweifen, und die Kinder finden draussen Spielmöglichkeiten und viel Raum, sich auszutoben. Highlight im Herbst: die Wildspezialitäten vom Hotelier, Koch und Jäger Rosvaldo Postizzi-Eleganti. Das Wirtepaar hat die coronabedingte Zwangspause genutzt, um den Spielplatz im Freien nochmals zu erweitern und die Aussengastronomie um eine Selbstbedienungstheke zu erweitern. hotel-nollen.ch



Familientouren im Thurgau

Unterhaltsam für Gross und Klein: Station am Fabelweg.

Unterwegs mit der Familie

Da sind nicht Torturen gefragt, sondern unterhaltsame Touren. Neben dem Barfuss- und Panoramaweg Nollen bieten sich im Thurgau viele weitere Möglichkeiten.

Thurgauer Fabelweg (11 km) Aussichtsreicher Höhenweg von Steckborn über Oberfruthwilen nach Ermatingen. 18 Stationen entführen in die Welt der Fabeln.

Sinnespfad Seebachtal (3.7 km) Die eigenen Sinne in Experimenten erproben – und die Sinneswelt der Tiere näher kennenlernen. Bei Hüttwilen.

Altnauer Apfelweg (7.4 km) Infos, Rätsel, Witze sowie Mitmachangebote rund um das Apfelfeld am Bodensee.

Biberpfad Pfyn (3.7 km) Rundgang entlang der Thur, wo der Biber heimisch ist. Ideal als spannende Nachtwanderung – nach dem Eindunkeln werden die Nager aktiv.

Infos zu diesen und weiteren Familientouren auf thurgau-bodensee.ch/erleben/familien.html

erwandert man sich Schritt für Schritt die Aussichten zum Seerücken und zum Bodensee, ins Alpsteingebiet, zu den Churfürsten, den Glarner Alpen und den Berner Gipfeln. Von der sanft gerundeten Anhöhe Nollen schliesslich ist das ganze Panorama ersichtlich. Ein richtiger Feldherrenhügel!

Einst Kutschentaxi, heute Linienbus

Seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts wird auf dem Nollen gewirtet. Eine erste Blüte erlebte der Gastbetrieb, als ihn 1875 der Schulpfleger Adolf Habisreutinger erwarb und so kräftig wie geschickt die Werbetrommel rührte, um den Nollen auf die Agenda der Touristen von nah und fern zu bringen. Das ursprünglich kleine Gasthaus entwickelte sich zum Hotel, eine Festhütte mit Galerie und Tanzboden erweiterte die Möglichkeiten, sich

auf dem Nollen zu verlustieren. Und zur Bequemlichkeit noblerer Gäste richtete Habisreutinger ein Kutschentaxi ein, das von den Bahnstationen im Tal auf den Berg hinaufführte.

Heute fahren höchstens noch zu Hochzeiten Kutschen vor, im Übrigen sorgt ja der Linienbus ab Hosenruck für regelmässige Verbindungen vom und ins Tal. Der Gasthof jedoch ist nach wie vor auch ein Hotel. Und das Restaurant vollbringt unter Leitung des Wirtepaars Postizzi-Eleganti einen perfekten Spagat (siehe Gastro-Tipp): einerseits gepflegte Küche für Gourmets, andererseits unkomplizierte Verpflegung für Ausflügler, die bei schönem Wetter mit Kind und Kegel die Gaststube stürmen oder sich auf einer der Aussenterrassen einrichten. Wandern über Stock und Stein wirkt bekanntlich appetitanregend!



Rhein zufällig

JANA GRÜTTER Auf gut Glück hat Martin Singer vor zehn Jahren die Werkstatt mit der Brücke eingetauscht. Nun ist er auf bestem Weg zum Kapitän.

Im letzten Herbst hat Martin Singer die praktische Prüfung zum Schiffsführer bestanden. Dabei ist der 37-Jährige per Zufall zur Schifffahrt gekommen. Bekannte hatten ihn einst auf die offene Stelle bei der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) aufmerksam gemacht. Das reizte den gelernten Schreiner. Mittlerweile ist er schon über zehn Jahre bei der URh: «Ein gesunder Durchschnitt für die Ausbildung zum Schiffsführer», sagt er selbst.

Ausdauer ist gefragt

Die Ausbildung dauere so lange, weil auf dem Rhein viele verschiedene Manöver auszuführen seien. Andererseits sei die Zeit auf dem Rhein begrenzt. Die Talfahrt dauere nur eine, die Bergfahrt zwei Stunden. «Bis man weiss, wo zu kehren und zu kreuzen ist, vergeht einige Zeit.» Singer hat als Matrose, Kassier und Maschinist gearbeitet und so die klassischen Stationen eines Schiffsführers durchlaufen. Nach fünf unfallfreien Jahren als Schiffsführer wird er den Titel Kapitän tragen dürfen.

Auch schon ein Reh gekreuzt

Er arbeite da, wo andere Ferien machen, sagt Singer selbstbewusst: «Ausser im Winter in der Werft, da macht keiner Ferien», fügt er schmunzelnd an. In der Werft kämen ihm seine Schreinerfertigkeiten besonders entgegen. Auch auf dem Wasser entdeckte er immer wieder Unerwartetes: «Ich habe schon ein Reh über den See schwimmen sehen.» Laut Singer unterschätzen einige den Beruf. Nur ein gemütliches Hin- und Herfahren sei es keinesfalls. «Wir fahren auch bei schlechtem Wetter, müssen hoch konzentriert sein und arbeiten bis zehn Stunden am Tag.» Dennoch wisse er seinen Beruf enorm zu schätzen.

Mein Tipp

Mein Heimatort Ermatingen: Täglich spaziere ich mit meiner Familie an der Seepromenade des Fischerdorfs entlang. Der nahe gelegene Wald und das Baden im See sind sehr empfehlenswert.



Vom Thurgau aus die Schweiz per Zug erobern

CLAUDIA KOCH **Die Schweiz aus neuen Perspektiven entdecken: Diese Möglichkeit bietet die Grand Train Tour of Switzerland. Sie führt auch durch den Thurgau.**

Auf 1280 Kilometern schlängelt sich die Grand Train Tour of Switzerland durch die Schweiz. Um den Blick auf die unzähligen Naturschönheiten frei zu haben, reist man grösstenteils in Panoramazügen wie dem Glacier oder dem Bernina Express. «Bis anhin wurde die Grand Train Tour of Switzerland in erster Linie den ausländischen Touristen beliebt gemacht», sagt Sandra Scheidegger, Geschäftsführerin des Trägervereins. In der aktuellen Situation biete sie aber gerade auch Herr und Frau Schweizer die Gelegenheit, ihre Heimat aus neuen Blickwinkeln kennenzulernen.

Von Gletschern zu Palmen

Als idealen Start- und Endpunkt nennt Sandra Scheidegger Luzern. Von hier aus bieten sich diverse Routingoptionen. So gelangt man mit dem **Luzern-Interlaken Express (1)** in die spektakuläre Jungfraueregion. Auch der Voralpen-Express startet am Vierwaldstättersee und bringt die Fahrgäste nach St. Gallen. Luzern ist aber auch Endpunkt, wenn man in Lugano in den **Gotthard Panorama Express (2)** steigt. In allen Etappenorten lohnt es sich laut Scheidegger, ein paar Tage länger zu bleiben, um etwa eine Bergtour zu unternehmen oder Sehenswürdigkeiten zu besuchen. Wer die



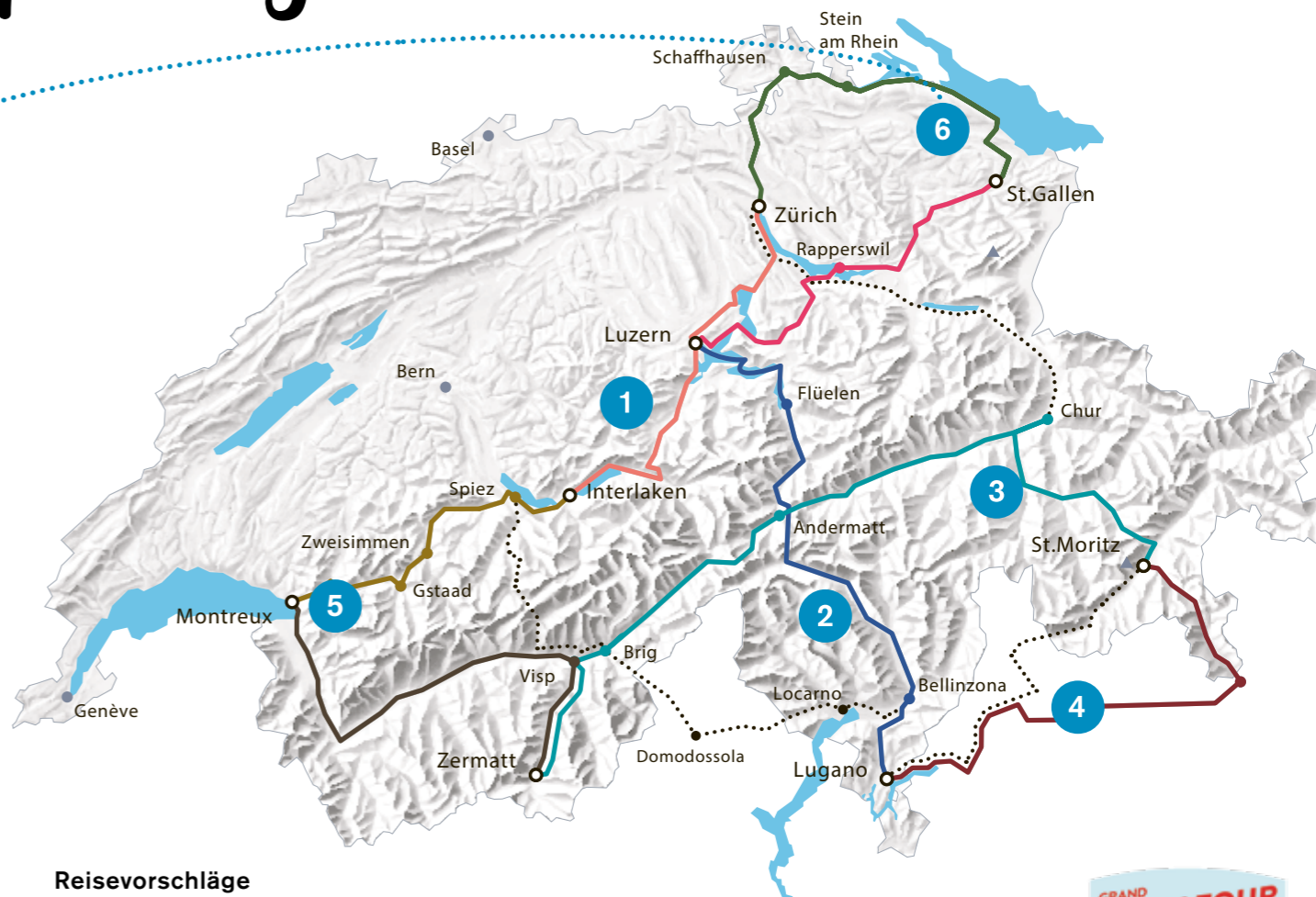
Die Grand Train Tour im Thurgau

Übernachten im Thurgau

«Möchte man als Familie aussergewöhnlich übernachten, so empfehle ich die farbigen Fischerhäuser auf dem Campingplatz Fischerhaus in Kreuzlingen», sagt Daniela Nafzger, Mitarbeiterin Marketing und Kommunikation von Thurgau Tourismus. Für Paare verweist sie auf die inmitten der Natur gelegenen Bubble-Hotels in Altnau oder auf dem Arenenberg. Wer hingegen wie ein Clown schlummern möchte, kann dies im Zirkuswagen auf dem Campingplatz Wagenhausen tun. Und in den historischen Fischerhäusern Romanshorn lässt es sich sogar in die Vergangenheit zurückspringen. thurgau-bodensee.ch/aussergewoehnlich

Bergwelt liebt und lange Zugfahrten nicht scheut, dem sei der **Glacier Express (3)** von Zermatt nach St. Moritz empfohlen. Oder man startet in Chur oder St. Moritz, wo der **Bernina Express (4)** die Reisenden an Gletschern vorbei zu den Palmen nach Lugano bringt. Der **GoldenenPass (5)** schliesslich führt von Interlaken nach Montreux. Von dort gehts mit

der Matterhorn Gotthard Bahn durch das tiefste Tal der Schweiz – das Nikolai-Tal – nach Zermatt. Ein Streckenabschnitt der Grand Train Tour führt von St. Gallen über Schaffhausen nach Zürich. Dabei fährt man auf der **Thurbo Seelinie (6)** einen grossen Teil durch den Thurgau am Bodensee entlang. Hier lohnt es sich ganz speziell, einen Halt einzulegen,



Reisevorschläge
thurgaumobil.tg.ch
thurgau-bodensee.ch/grandtraintour



um originelle Übernachtungsmöglichkeiten kennenzulernen (siehe links oben).

Schiff- und Zugfahrt kombiniert

Für die Strecken gibt es sieben unterschiedlich lange Reisevorschläge, in denen Übernachtungen inbegriffen sind. Die meistbefahrene Strecke ist laut Sandra Scheidegger jene mit dem Lu-

zern-Interlaken Express. Für Naturliebhaber sei die Strecke mit dem Bernina Express besonders spektakulär. Ihr Geheimtipp ist jedoch ein anderer: «Die Reise mit dem Gotthard Panorama Express ist bezaubernd. Und die Kombination der Zugfahrt mit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee machen diese Strecke einzigartig.»



Tickets und Infos

Die gesamte Strecke der Grand Train Tour of Switzerland kann mit **Generalabonnement oder Tageskarten ohne Zusatzkosten befahren werden. Einzig für gewisse Panoramazüge gilt eine kostenpflichtige Reservation (im SBB-Fahrplan ersichtlich). Günstig reist man mit speziellen Ticketaktionen der SBB. Als Erinnerung gibt es ein Stempelbüchlein, mit dem in neun Destinationen entlang der Rundtour Stempel gesammelt werden können. Wer möchte, kann diese digital in der «Grand Train Tour of Switzerland»-App festhalten. grandtraintour.com**



Schiff ahoi dank Sonne und E-Fuels

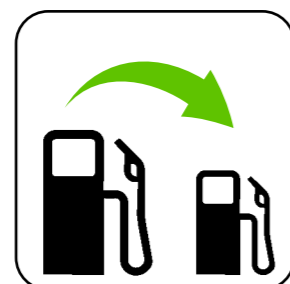
JONAS MANSER Auf dem Bodensee zeichnet sich ein Trend hin zu mehr Nachhaltigkeit ab – dank Elektromotoren, mehr Effizienz und synthetischen Kraftstoffen.



2400
Kilowatt-
stunden
Strom

Schiff als Kraftwerk

Auf der deutschen Bodenseeseite sind zwei elektrisch betriebene Schiffe in Planung. Sie sollen bis 2025 ihren Betrieb aufnehmen. Die Katamarane namens «Apollo» und «Artemis» sind kompakter und leichter gebaut als heutige Standardschiffe. Und sie verfügen über eine Fotovoltaikanlage. Gemäss der deutschen Bodensee-Schiffahrt (BSB) werden damit – je nach Monat – bis zu 2400 Kilowattstunden Strom produziert. Mit dem MobiCat gibt es auf dem Bielersee bereits seit einigen Jahren ein elektrisch betriebenes Schiff, das seinen überschüssig produzierten Strom sogar ins Netz speist.



11800
Liter
Diesel
gespart

Effizientere Motoren

Die Schweizerische Bodensee Schifffahrt hat die alten Sulzer-Motoren ihres Schiffs MS St. Gallen vor rund einem Jahr durch modernere, kleinere und sparsamere Scania 6-Zylinder-Dieselmotoren ersetzt. Dadurch seien in den Bereichen Ökologie und Ökonomie wesentliche Verbesserungen erzielt worden, betonen die Verantwortlichen. So konnte etwa der Verbrauch der MS St. Gallen über die jährlich zurückgelegten 18 000 Kilometer um etwas mehr als zehn Prozent gesenkt werden. Das entspricht rund 11 800 Litern Diesel.



100
Prozent
CO₂
neutral

Neue Möglichkeiten

E-Fuels oder Elektro kraftstoffe werden unter Einsatz von grünem Strom synthetisch hergestellt. Und zwar aus Wasser und Kohlendioxid (CO₂). Der Vorteil: Es wird nur dasjenige CO₂ verbrannt, das für ihre Herstellung verwendet worden ist. Die klimaneutralen Endprodukte – zum Beispiel synthetischer Diesel oder synthetisches Kerosin – können in herkömmlichen Verbrennungsmotoren verwendet werden. Die BSB engagiert sich in Projekten, solche Kraftstoffe einsetzen zu können. Allerdings werden E-Fuels bisher eher in kleinen Mengen produziert, was sie (noch) verhältnismässig teuer macht.



Neu: Bei Verspätungen ab einer Stunde haben Reisende Anrecht auf eine Entschädigung.

Ab einer Stunde: Geld zurück

FLORIAN STÖCKLI Seit Beginn des Jahres wird bei Verspätungen ab 60 Minuten ein Teil des Ticketpreises zurückerstattet. Damit stärken die ÖV-Unternehmen die Fahrgastrechte.

Verspätungen sind lästig, kosten Nerven und Geld. Deshalb erhalten Passagiere des öffentlichen Verkehrs seit Anfang Jahr bei Verspätungen ab einer Stunde einen Teil des Ticketpreises zurückerstattet. Auch wer mit einem Abonnement reist, erhält eine Entschädigung (siehe Box).

Gesamte Reisekette entscheidend

Für die Berechnung der Entschädigung ist nicht nur die Verspätung eines einzelnen Verkehrsträgers entscheidend, sondern die gesamte Reisekette. Wer also wegen einiger Minuten Verspätung den Anschluss verpasst und am Zielort mit mindestens einer Stunde Verspätung eintrifft, hat Anrecht auf Entschädigung. Berechtig sind nicht nur Verspätungen bei Bahnen und Bussen, sondern auch beim Schiffsverkehr und sogar bei öffentlichen Seilbahnen. Berücksichtigt werden sämtliche unvorhersehbaren Ereignisse wie betriebliche Störungen und Wettereinflüsse. Ausfälle oder Verspätungen wegen geplanter Bauarbeiten oder Streckensperrungen, die beispielsweise im elektronischen Fahrplan zum Vorneherein ersichtlich sind, berechtigen nicht zu einer Entschädigung.

Anspruch einfach geltend machen

Der Anspruch kann online oder bei allen Transportunternehmen mittels Antragsformular geltend gemacht werden. Koordiniert wird der Vorgang von «Alliance SwissPass», der Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs, die 250 Transportunternehmen und 18 Verkehrsverbände umfasst. «Wir haben Wert auf eine einfache und kundenfreundliche

Lösung gelegt», betont Mediensprecher Thomas Ammann. «Für Anträge haben die Kundinnen und Kunden 30 Tage Zeit. Innerhalb von weiteren 30 Tagen werden sie bearbeitet und das Geld ausbezahlt.»

Einige Millionen bereitgestellt

Um das System zu testen, wurde im vergangenen Jahr ein Pilotversuch mit ausgewählten Kunden durchgeführt. Die Resultate waren überzeugend. Für Entschädigungen haben die Transportunternehmen von Alliance SwissPass für 2021 einen hohen einstelligen Millionenbetrag bereitgestellt. Inzwischen seien bereits Anträge eingegangen. Wie viele, möchte Ammann noch nicht verraten. «Nach einem halben Jahr ziehen wir eine erste Bilanz», erklärt er. Fest stehe, dass das System einwandfrei funktioniere und bereits Kunden Geld auf ihr Konto erhalten hätten.

So wird entschädigt

Für Einzelfahrausweise und Tageskarten gibt es ab 60 Minuten Verspätung 25 Prozent des Ticketpreises zurück. Ab 120 Minuten sind es 50 Prozent. Keine Auszahlung erfolgt bei Entschädigungsbeträgen unter fünf Franken. Für Pauschalfahrausweise und Abos gibt es ab 60 Minuten eine Entschädigung in Höhe des Tageswerts des Abos (mindestens fünf Franken). Weitere Infos unter [swisspass.ch/fahrgastrechte](https://www.swisspass.ch/fahrgastrechte)





Wuppenau

Einwohner

1129

Fläche

12.3 km²

ÖV-Haltestellen

6

«Der Barfussweg steht für das Engagement und den Gemeinsinn unserer Bevölkerung!»

Martin Imboden,
Gemeindepräsident

Entdecken Sie auf Seite 8 den Barfussweg am Nollen!

Wuppenau

